

NEVS-brevet **fredag 28 juni**
Föregående **onsdag 26 juni**

1. Kia Seltos officiell – inget för Europa
2. Så snabb är nya Mustang EL-eanor
3. Vätgaslastbilen Nikola ska "slå diesellastbilar i alla kategorier"
4. Solaris får stororder på elbussar
5. Dieselbussar kan bli elbussar i långa rader
6. Tusentals svenska bilar kan beslagtas av totalförsvaret
7. 131 samlarbilar på jätteauktion!
8. Gran Turismo: Fiat 124 Spider
9. Rochdale på villovägar
10. Aero
11. Grattis Aero!
12. Fredagshumorn
13. Fredagsfilmen
14. Nya Mini John Cooper Works GP har varit på Ringen

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Kia Seltos officiell – inget för Europa

Mattias Rabe

20 juni 2019

Nu har Kia rullat fram nya suven Seltos, en så kallad global modell men som inte är aktuell här i Europa.



Seltos, som har ”teasats” i oändlighet senaste tiden, är ännu en kompaktsuv från koreanska Kia. Den beskrivs som en sofistikerad modell med spjutspetsteknik och säkerhet i världsklass som ska våga hävda sig på den globala marknaden. Den beskrivs även lyfta in en bit sportighet i klassen.

Hur stor, eller liten, Seltos är får vi inte veta, däremot att den kommer att erbjudas med tre olika motorer. En 1,6-liters bensinmotor med turbo som ger 177 hästkrafter, en 2,0-liters bensinare utan turbo som ger 149 hästkrafter samt en 1,6-liters dieselmotor på 136 hästkrafter. Beroende på marknad erbjuds olika transmissioner – en sjuväxlad dubbelkopplingslåda, en sexstegad automatlåda samt en steglös CVT-låda.

Insidan av Seltos får vi inte se, däremot får vi läsa om den och den beskrivs som svepande med högkvalitativa och futuristiska material som ska attrahera unga, teknikorienterade ungdomar. En 10,25 tum stor infotainmentskärm ska göra livet lekande lätt och för föraren finns även en åtta tum stor head up-display som ska göra vågen av information mer trafiksäker.

Kia Seltos ska byggas i Indien och i Sydkorea med start under andra halvan av 2019. Då kommer den även att marknadslanseras runt om i världen, dock inte i Europa. Vi européer får i stället invänta nya modellen XCeed som har världspremiär nästa vecka, närmare bestämt den 26 juni.

GALLERI
Kia Seltos 2020
9 bilder

2. Så snabb är nya Mustang EL-eanor

2019-06-22

Redaktören bytbil

Är det här världens fräckaste elbil?



Är det här den perfekta bilen? En klassisk muskelbil som går helt på el. Ford Mustang EL-eanor gör 0-100 under fyra sekunder och låter dig cruisa 32 mil utan att ladda.

Under årets Goodwood-festival i Storbritannien gör den nya modellen sin debut. Men det är inte Ford som som har skapat den helelektriska Mustangen. Det är den brittiska startupen Charge Cars som presenterar sin första modell. Dock bygger den på 1960-talskarosser som Ford har licensierat.

Bilen ska byggas i 499 exemplar och du hittar ingen vråltrimmad V8 under huven – utan som namnet antyder drivs Charge Cars Mustang helt på elektricitet. Effekten kan man dock inte klaga på: 475 hästkrafter.

Till det yttre liknar den Eleanor-mustangen från filmen ”Gone in Sixty Seconds”. Så låt oss kalla den för EL-eanor. Och den kommer att försvinna betydligt snabbare än filmbilen. Bilen får ett batteri på 64 kWh som ser till att slunga iväg Mustangen på bara fyra sekunder upp till 100 km/h. Toppfarten blir 240 km/h. Räckvidden är 32 mil och Mustangen har faktiskt fyrhjulsdrift.

En gammal Mustang Eleanor är riktigt dyr att köpa, och den nya elbilen är inte heller billig. Räkna med omkring fyra miljoner kronor. Men då är det bara 498 andra som äger en likadan Mustang.

Du kan reservera bilen redan i dag, och leveranserna börjar redan i september.

RECHARGE

3. Vätgaslastbilen Nikola ska "slå dieselllastbilar i alla kategorier"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-23, 15:19

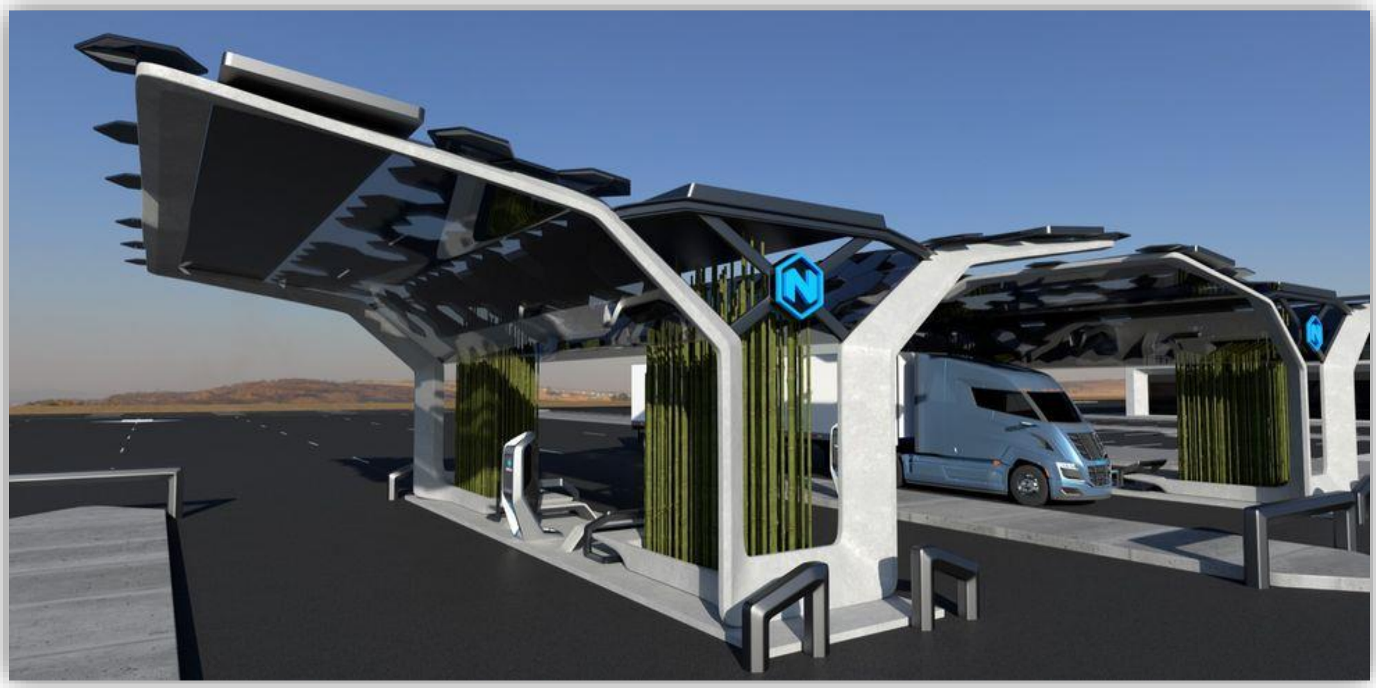
Lanserar nya vätgaslastbilar – men erkänner också att batterilastbilar kan vara bättre.



När det gäller personbilar har bränslecellstekniken hittills haft det motigt. Det finns inte särskilt många vätgasmackar öppna och det finns ännu färre bilar att köpa – till höga priser. Och i Norge har en vätgasmack exploderat.

Men för andra typer av fordon verkar många inom bilindustrin tro att vätgastekniken kan ha en ljus framtid. Ett exempel är de vätgasdrivna lastbilarna från amerikanska Nikola.

Det händer ganska mycket just nu när det gäller elektrifiering av lastbilar: Tesla har visat upp en helt batterieldriven lastbil och även Mercedes har börjat experimentera med batterilastbilar.



Men Nikola storsatsar alltså bränslecellstekniken (även om företaget också ska lansera en batterieldriven lastbil). Att köra på vätgas ska ge lång räckvidd och relativt kort tanktid.

I en [intervju med sajten Trucks.com] förklarar grundaren och vd:n Trevor Milton hur Nikola är helt slutsålda för åtta år framåt. Han tycker heller inte att de stora innovationerna kommer från stora företag, som Volvo och Mercedes, utan från mindre uppstickare som Nikola.

"Vi ger dig inte bara en lastbil. Vi ger dig allt bränsle för de första 160.000 milen. När du tecknar dig för en Nikola har vi en vätgasmack med allt bränsle utan kostnad för sju år. Ingen annan kommer göra det", säger Trevor Milton i intervjun.

Leasingkostnaden blir dock hög, så att bränslet kommer med "på köpet" är en sanning med modifikation. Nikola kostar nästan nio miljoner kronor att leasa för 160.000 mil. Trevor Milton jämför det med en vanlig diesellastbil för 1,5 miljoner – plus 7,5 miljoner för diesel för samma körsträcka.



En annan fördel ska vara att vätgas är lätt – lastbilen blir lättare och billigare än en batterilastbil – och då går det att lasta mer. Trevor Milton erkänner dock att vätgastekniken inte är lika effektiv som en helt batterieldriven lastbil.

"Jag ska vara ärlig: bränsleceller är inte lika effektivt som batterieldrift. Men om du genererar din egen ström och din egen vätgas kan det bli billigare än diesel."

Trevor Milton erkänner också att batterilastbilar kan vara utmärkta för korta körsträckor, till exempel i stadstrafik. Men för distansfrakt med långa avstånd tycker han vätgas är bättre.

"Vi kommer slå dieseldrivna lastbilar i alla kategorier. Den är lättare än en diesellastbil och har lika lång räckvidd", säger han, och påpekar att även ägandekostnaden ska bli lägre.



[Nikola bygger lastbil för Europa – med 120 mils räckvidd]



[Nikola One är en ny lastbil med nollutsläpp – vätgas ingår]

4. Solaris fårstororder på elbussar

Publicerat av ULO 20 juni 2019

Busstillverkaren Solaris stärker sin ställning som en av de stora leverantörerna av elbussar i Europa. Företaget har nu vunnit en order på 90 elbussar från lokaltrafiken i Berlin, BVG. Bussarna ska leverera under våren 2020. Nyligen levererade Solaris 15 batteridrivna ledbussar till BVG som nu i snabb takt elektrifierar sin stora bussflotta. Nästa år kommer omkring 140 elbussar att vara i trafik i den tyska huvudstaden.



Busstillverkaren Solaris har fått en order på hela 90 elbussar till lokaltrafiken i Berlin, BVG.

Bussarna är av Solaris väl etablerade modell Urbino 12 Electric, tolv meter långa och har plats för cirka 70 passagerare. Även uppvärmningen vintertid är eldriven, vilket gör de nya bussarna helt emissionsfria lokalt.

BVG har valt en lösning med depåladdning. Enligt tester som BVG har gjort når man på en laddning en trafiktid på 16 timmar/dag. Men BVG räknar med att kompletteringsladda bussarna under trafikdagen så att man får ett maximalt vagnutnyttjande.

Framför allt ska bussarna trafikera tre linjer i den tyska huvudstaden, men istället för att helt elektrifiera linjerna i det här skedet kommer såväl dieselbussar som elbussar att trafikera linjerna.

BVG uppger att kostnaden för de 90 nya bussarna och tillhörande laddinfrastruktur uppgår till cirka 61 miljoner euro, vilket motsvarar omkring 650 miljoner kronor. Av det får BVG statligt stöd med cirka 14 miljoner euro, omkring 150 miljoner SEK.

Enligt vad bussmagasinet.se erfar räknar Solaris med att under sommaren kunna presentera ytterligare några mycket stora elbussbeställningar från europeiska städer.

5. Dieselbussar kan bli elbussar i långa rader

Publicerat av ULO • 21 JUNI 2019

Konventionella stadsbussar kan nu seriemässigt konverteras till elbussar. Det är ett tyskt företag, in-tech, som har etablerat företaget e-troFit med syfte att seriemässigt konvertera dieselbussar till elbussar. Drivlinan i de elektrifierade bussarna kommer från ZF. De första bussarna från e-troFit levereras enligt planerna under det fjärde kvartalet i år och företaget aviserar nya lösningar för andra stadsbussar och för lastbilar under 2020.



Ett tyskt företag är nu redo att starta seriemässig konvertering av dieselbussar till elbussar.

Enligt e-troFit har man redan fått sina första order på konverterade dieselbussar. Företaget uppger också att man har mött ett stort intresse från såväl privata som samhällsägda bussföretag.

– Vi har fått förfrågningar från ett stort antal operatörer från hela världen, säger Andreas Hager, vd för e-troFit.

Enligt ZF kan såväl företagets AxTrax AVE elektriska portalaxel som CeTrax drivlina installeras direkt utan att större ändringar på chassi, axlar eller differential.

Lösningen för att konvertera dieselbussar till elbussar visades för en bredare publik för första gången i höstas på IAA-mässan i Hannover, vilket du kan läsa mer om här.

Relaterade artiklar:

1. **Storstäder stoppar dieselfordon**
2. **Ännu en nominering för Optares elbussar**
3. **Elektrisk dubbeldäckare för sightseeing**
4. **Ny elbussorder till Solaris**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Tusentals svenska bilar kan beslagtas av totalförsvaret

Mattias Rabe

23 juni 2019

Kommande vecka kommer några tusen svenskar att få ett brev Försvarsmakten. I brevet meddelas att mottagarens fordon kan komma att tas över av totalförsvaret vid höjd beredskap eller om krig utbryter.



Efter ett regeringsbeslut ska det svenska totalförsvaret, som omfattar både militär och civil verksamhet, förstärkas. Den så kallade totalförsvarsplaneringen har varit vilande sedan 1990-talets andra halva och att den nu återupptas påverkar några tusen fordonsägare i Sverige. Kommande vecka kommer Försvarsmakten att skicka ut brev till civilpersoner om att deras fordon – exempelvis bilar, traktorer och snöskotrar – ingår i uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

I händelse av förhöjd beredskap, inför en krigsfara eller när krig bryter ut kan fordonen komma att tas i anspråk av Försvarsmakten som är den myndighet som administrerar totalförsvarets fordonsbehov.

Om ett fordon ingår i uttagningen påverkas inte nuvarande ägare i någon större omfattning, men när fordonet tas i anspråk blir ägaren ekonomiskt kompenserad (baserat på en oberoende besiktningspersons värdering). Fordonet återlämnas inte.

– Senaste gången Försvarsmakten gjorde detta var under 90-talet, då var det i en mycket större omfattning, säger Otto Gröntoft, major på Försvarsmaktens högkvarter, till SR P4.

Totalt handlar det om några tusen fordon av ett 40-tal olika typer. Har ett fordon beslutats ingå i totalförsvarets beredskap kan beslutet inte överklagas.

Frågor och svar om fordonsuttagning

På vilka kriterier har ni valt just mitt fordon?
Det är vad fordonet ska användas till och vilka egenskaper det har som styr vilka fordon som är aktuella för uttagning.

Hur länge gäller uttagningsbeslutet?
Uttagningsbesluten gäller tre år åt gången.

Kommer mitt fordon att kallas in under övningar?
Nej, fordonet kommer inte att kallas in för övningar.

Vad händer med mitt fordon efter att jag lämnar det?
Vid förfogande med äganderätt övergår fordonet till staten. Fordonet kommer att användas av Försvarsmakten eller den verksamhet i Totalförsvaret som har behov av fordonet för att kunna lösa sin uppgift.

Kommer fordonet att återlämnas?
Nej, vid förfogande med äganderätt övergår fordonet till staten. Tidigare ägare får ersättning motsvarande fordonets värde.

Får jag en ersättning för att mitt fordon blir uttaget?
Nej, det betalas inte ut någon ersättning till de som får sin egendom uttagen. Ersättning utbetalas efter att egendom tagits i anspråk, med ägande eller nyttjanderätt. Om det blir aktuellt att avlämna fordonet vid höjd beredskap så får ägaren ersättning för sin egendom och resor i samband med avlämnandet.

Kan jag överklaga uttagningsbeslutet?
Nej, beslutet går inte att överklaga vilket framgår av § 29 Förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

Källa: Försvarsmakten

7. 131 samlarbilar på jätteauktion!

Publicerad 2019-06-24 13:55

Text Carl Legelius

FÖRSTA-ANDRA-TREDJE

Nu har budgivningen inletts på Bilweb Auctions sommarauktion, på onsdag och torsdag faller den digitala klubban. Ferrari Testarossa eller Ford Taunus? Här är några att kolla lite extra på!



Bilweb Auctions befäster ytterligare sin roll som specialist på samlarbilsauktioner med ett 131 bilar starkt startfält som klubbas digitalt nu på onsdag och torsdag. Spridningen är stor och Klassiker har valt ut några favoriter.



En av Sveriges äldsta Volkswagen som dessutom funnits på Gotland hela tiden. Den kom till Sverige hösten 1948. Första ägaren köpte den hos Volkswagen i Visby och behöll den sedan i 20 år. När han skulle byta till en ny bil 1969 vände han sig förstås till samma företag och de behöll inbytet. Förra året klubbades en -48:a för 1,3 miljoner, frågan är vad denna går för.



Oooh – nu blev det jobbigt! Det spelar mindre roll att Förlags AB Albinsson & Sjöbergs event- och museibil inte är godkänd för svensk trafik – mer dekorativ förvaringslösning får man leta efter.



Rätta sortens regplåtar, strålkastartorkare, stänklappar och släta navkapslar – när såg du en så korrekt Ford Taunus senast?



Ännu en rackare som väcker beskyddarinstinkter. Heikel Kabine som redan nu nått sitt reservationspris.



Solgul Volvo 145 – vem kan säga nej till en sådan?



Den tjeckiska tillverkaren Aero är kanske mest känd i Sverige för ekonomibilen Aero Minor som fanns några år på 1950-talet. Aero 30 med framhjulsdrift och tvåtaktsmotor var något helt annat. Den här har fått en Wartburgmotor men torde vara den enda i landet.



BMW 3,0s med skön svensk känsla – rätt sorts regplåtar och varselljus.
Fälgarna ser däremot modernare ut.



Kanske är det dags att äntligen prova en Borgward Isabella?
Denna prydliga TS ser ut att vara värd att utforska.



Efter 1980-talets hype var Ferrari Testarossa länge tämligen ointressant på samlarmarknaden. Hade du slagit till på en för tio år sedan hade du dubblat din investering vid det här laget – minst. Frågan är förstås om ökningen fortsätter.



Fransman med USA-känsla och sidventils-V8 – Vedette! Köp och dividera sedan med olika förståsigpåare om den heter Ford eller Simca eller bara Vedette!



Första efterkrigs-Mercedesen var egentligen en lätt omarbetad mellankrigsmodell. Snygga 170S sålde bra i Sverige och här har vi ett exemplar skönt renoverat skick. Dessa bilar är fortfarande förhållandevis billiga - alla vill ha cabrioletmodellerna.



I början av 1990-talet återuppstod MGB i form av RV8 med 3,9-liters V8. De kunde byggas tack vare nytillverkningen av MGB-kaross och syftet var att hålla MG-varumärket levande inför lanseringen av MGF. Den här såldes ny i Japan och har bara gått 1 500 mil.



Ännu en potentiell bruksklassiker för en rimlig peng
– Peugeot 203 är lite mer förfinad än PV444. Dessutom har den fyra dörrar!



Två Volvo 940 i polisutförande finns att bjuda på – köp båda och ställ utanför dörren. Kommer definitivt att sänka hastigheten i området och öka ryktesspridningen!



En kändis från Klassiker! För drygt tio år sedan lånade vi denna Herbifierade Volkswagen till ett fotoreportage och vi kan intyga att om du söker en bil som väcker uppmärksamhet så behöver du inte leta mer. Den har inte varit med i någon film men väl ägts av Disney i Sverige och använts när senaste filmen skulle promotas.

HÖGSTA VÄXELN

8. Gran Turismo: Fiat 124 Spider

Av Classic by GT 9 juni, 2019

Kan tillkomsten av en ny och modern Fiat 124 Spider bidra till en intresseboom för den gamla klassikern med samma namn?



Med en design signerad Tom Tjaarda, motor från gurun Aurelio Lampredi och auran från 1960-talet går klassiska 124 Spider en ljus framtid till mötes. Som en av världens största biltillverkare hade Fiat resurser att utforska varje nisch, och under efterkrigstiden fanns riskvilja nog för lekfullhet både när det gäller teknik och design. Traditionen att lägga ut nischade specialversioner av de vanliga standardbilarna på karossbyggarna var stark i Italien under en övervägande del av 1900-talet. På 1960-talet, när det var dags att introducera 124-serien, fick Pininfarina uppdraget att både rita och bygga karossen till den öppna Spiderversionen. Liksom i fallet Dino, som togs fram parallellt med 124:an, tog Pininfarina hand om de öppna bilarna, och fabriken själva den täckta varianten.

Tom Tjaarda var ansvarig för designen av Spidern, han jobbade vid tiden hos Pininfarina och inspirationen kom från den konceptbil baserad på Chevrolet Corvette med namnet Rondine som visades på Turins bilsalong 1964.

Aurelio Lampredi hade köpts tillbaka från Ferrari för att utveckla en ny motorgeneration till 124-programmet, en fyrcylindrig maskin som för första gången i Fiats historia fick femlagrad vevaxel och som skulle fungera i storlekar från 1,2- till 1,6-liter, och både med stötstänger alternativt dubbla överliggande kamaxlar. De olika förutsättningarna krävde en ny lösning av kamdrivningen på dubbelkammaren, och Lampredi valde nu tandrem för första gången, efter det att tyska Glas hade visat att man nu kunde ta fram remmar i material som höll för påfrestningarna.

Det betydde i praktiken att den öppna Spidern inte har särskilt mycket gemensamt med den vanliga fyradörrars 124. 124 Spider byggdes på en kapad och vederbörligen förstärkt karosstruktur, den fick dubbelkamsmotor, femväxlad låda och skivbromsar runt om. Bakaxeln var stel, men ordentligt upphängd och när nyheten kom 1966 blev den varmt mottagen – tekniken var väl i Alfaklass och långt över vad MG kunde erbjuda, och det till ett lägre pris.



Med tanke på att den bara vägde 945 kilo tom räckte till och med 1,4-litersmotorn med sina 90 hästar till peppiga prestanda (relativt dåtiden), med accelerationskapacitet till 100 km/h på knappt tolv sekunder. Toppfarten var cirka 170 km/h.

Bilen fick övervägande goda recensioner, till och med i England där Autocar var närmast lyriska i sin första rapport, men det var inte förrän den debuterade i USA som försäljningen verkligen tog fart. Amerikanska Road & Track var nästan lika entusiastiska som Autocar, och tillverkningstalen flerdubblades. 1967 byggde man och sålde drygt 5 000 bilar, och 1970 knappt 15 000 exemplar.

Redan 1968 fick bilen en ganska omfattande revision, dels av bakvagnen vars upphängning gav upphov till en del oljud och nu gjordes om med fler längsgående stag som kunde avisoleras bättre. Hästkraftsjakten intensifierades under 1960-talets senare del, och Lampredis motorkonstruktion fick modifieras. Man gjorde helt sonika ett nytt block med utrymme för två liters volym.

1970-talets krav på avgasrening medförde dock att effekten inte alls steg i takt med volymen, åtminstone inte på de bilar som skulle säljas i USA. Det var egentligen inte förrän tvålitersmotorn fick insprutning (Bosch K-Jetronic) som det blev fason på USA-bilarnas prestanda, av vilka många numera rullar i Europa efter att ha blivit återimporterade. De är lätta att skilja ut med sina sidopositionsljus och i senare årgångar stora gummistötfångare.

Som vanligt är de tidiga bilarna de renaste designmässigt, men faktum är att Pininfarina inte gjorde så mycket förändringar av grundkarossen under de 18 år som Spidern byggdes.

En parentes, men en betydande sådan, var uppkomsten av Abarthversionen av Spidern i mitten av 1970-talet. Fiat hade tagit över Carlo Abarths trimmarsmedja 1971 och flyttat sin tävlingsverksamhet dit. 124 Spider valdes som ett lämpligt objekt för att utmana Alpine och Porsche på rallyvägarna.



Det fick till följd att man byggde en serie homologeringsbilar med en 1.756-kubikare på 128 hästar i kombination med en ganska omfattande bantning med plast och lättmetall, samt en helt nykonstruerad bakvagn med individuell upphängning med fjäderben. På slutet av serien, som omfattade 1.013 bilar totalt, gjordes några exemplar med 16-ventilstoppar och 180 hästar.

De sista produktionsåren togs produktionen av 124 Spider över i sin helhet av Pininfarina som byggde den i eget namn från 1982 till nedläggningen 1985.



Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.7 2016

Klassiker

9. Rochdale på villovägar

Publicerad 2019-06-20 7:12

KITCAR

Text Mårten Carlsson

Rochdale hade sin början 1948 då Frank Butterworth och Harry Smith byggde ett par egna karosser på Austin Sevenbilar i Rochdale utanför Manchester.



Under femtiotalet kom glasfiberarmerad plast, ett suveränt material perfekt att gjuta karosser av. Rochdale kunde nu göra enkla tomma karosser att sätta på valfritt chassi. Deras mest framgångsrika modell kallades GT och var gjord att passa på Ford Populars mekanik. Sedermera kom Rochdale själva att göra egna chassin till dom. 1350 stycken byggsatser av GT såldes 1957-60.

Den efterträddes av Olympic, som även kunde fås färdigbyggd från Rochdale.

Olympicbilarna kom 1960 och hade en Rileymotor på 1½ liter och 1967 kom "phase II" med lite förbättringar och Fordmotor. Originalets Rileymotor började antagligen ta slut. Cirka 250 phase I Olympic såldes.

De sista åren sjönk efterfrågan och bara 150 phase II Olympic såldes. Men ändå försökte en firma lansera den då ganska ålderstigna modellen i USA 1970. Om det blev någon amerikansk produktion av Rochdale är oklart.

De sista Rochdale Olympic gjordes 1973.

10. Aero



Aero var ett bilmärke från Tjeckoslovakien, som tillverkades från 1929 och fram till andra världskriget. Produktionen återupptogs efter kriget, men bara för en kort tid. Flygplanstillverkaren Aero Vodochody i Prag grundades 1919 och ägdes på den här tiden av en dr. Kabes. Firman finns kvar, men tillverkar efter 1947 enbart flygplan.

Bilmodeller

Namn	År på marknaden	Antal producerade	Motor, växlar	Karosseri och varianter
Aero Typ 500	1929–1932	1500	1-cylindrig, 0,499-liter, 3 växlar	Roadster, Cabriolet, Coupé
Aero Typ 20			2-cylindrig, 0,660/0,999-liter	
Aero Typ 30	1934–1947	3000	2-cylindrig, 0,998-liter, 26 hk, framhjulsdrift	
Aero Typ 50	1936–1941	500	4-cylindrig, 1,997-liter, 50 hk, framhjulsdrift	



Aero Typ 20, även kallad 662



Aero Typ 30



Aero Typ 50

Klassiker

11. Grattis Aero!

Publicerad **28 juni 2009**

TEXT Carl Legelius

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Vareviga dag, vecka ut och vecka in, firar vi ett nytt modellnamn ur Klassikers egen almanacka. Som idag har kommit till Aero! Duka fram saft och kakor om du har en Morgan, Willys eller Saab på garageuppfarten. Eller så firar ni som vanligt med Leo, som också har namnsdag.



Eftersom namnsdagsbilarna i Klassiker berör modellnamn och inte märkesnamn kommer det här inte att handla om tjeckiska Aero Minor. Men det kan vara värt att nämna att den hade diskutabel kvalitet och tvåcylindrig tvåtaktsmotor och var väldigt köttbullelik till formen. Den hade för övrigt namnsdag den 23 maj. Det kommer heller inte handla om Aerocar, den amerikanska flygbilen.

Därmed kommer vi osökt in på en annan liten tillverkare från ett litet land, som också började med runda bilar med flyg i generna. 1983 hade Saab framställt 100 000 turbobilar. Var tredje Saab var en turbomatad version och runt hörnet väntade nästa modell, Saab 9000 som också markerade sin status som prestigebil med turbo. Men denna fokusering på turbo fanns det en risk att Saab tappade det magiska skimret kring den avgasdrivna kompressorn, något man dock kom att aktivt jobba för på 1990-talet då man jämställde turboaggregatet med en generator - knäppskallar.

Men nu var det 1980-tal och turbo var hett. Och ännu hetare blev det med Aero, receptet för att markera att Saab Turbo var något alldeles speciellt.

Till 9000 hade Saab tagit fram en mer tekniskt avancerad motor med grundforskningen gjord med rallymotorer. Maskinen presenterades på Genèvesalongen i mars 1983, och den hade dubbla överliggande kamaxlar, 16 ventiler och APC, Automatic Performance Control. Förbränningsrummen kunde göras optimala med centralt monterat tändstift och med laddluftkylare kunde motorn prestera upp till 200 hk.

I likhet med turboöverhalningen av gamla 99:an beslutade Saab att 900:an skulle kunna köpas med 9000-motor, i en speciell högprestandaversion - Aero.

Här stod Saab på höjden av coolhetsskalan, med tuffa Aero, med 900 cabriolet på gång och Saab 9000 klar för presentation.

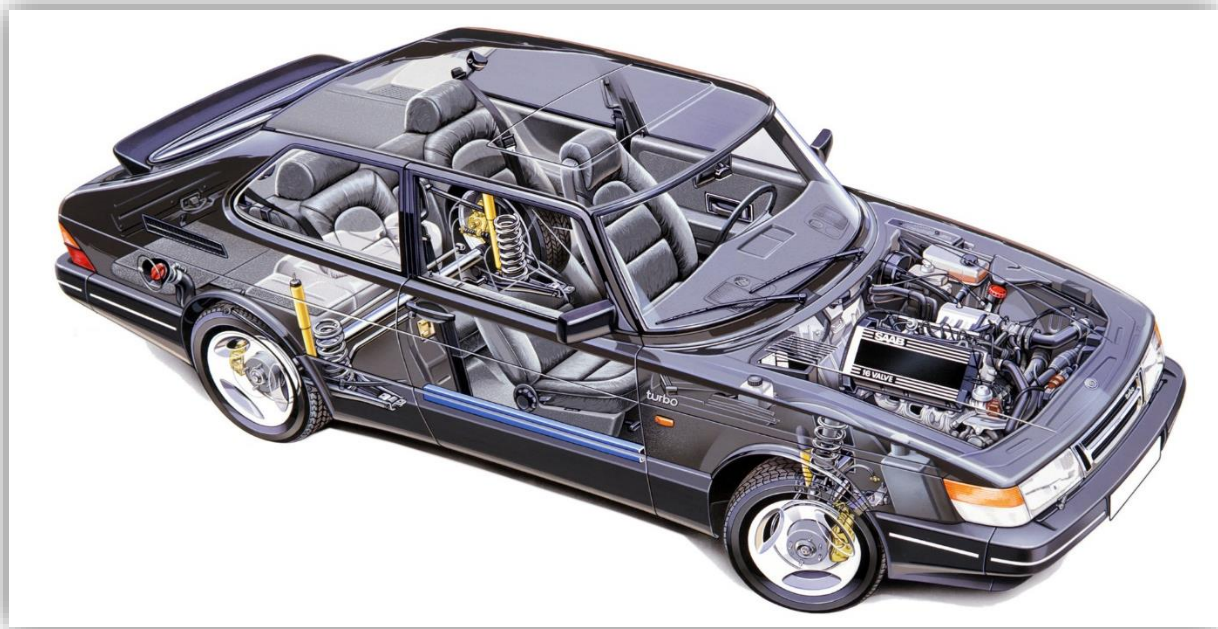
1984 var den första årsmodellen av 900 Aero. Den hade sänkt och uppstyvat chassi och speciella plastkjolar, faktiskt riktigt snygga, vilka designats i samarbete med engelska I.A.D. Saab Turbo 16 Aero skulle därmed kunna prestera 220 km/h med 175 hk. Den fanns bara som tredörrars combi coupé. Helst skulle den vara svart.

Aeronamnet användes sedan för att markera just sportigare sättningar och utrustning på 9000 som när den lanserades i USA 1993 beskrevs kunna prestera bättre än Ferrari Testarossa och Porsche 911 Carrera 4 - när det kom till omkörning, 50-75 MPH.

Alla som kört en 9000 Aero vet att den just i omkörningssituationer är en riktig raket, med sin 2,3-liters turbomotor på 225 hk, exakt 200 mer än märkets första bil. Samma gummibandsegenskaper var också prioriterade i 9-3 och 9-5 Aero. Den för puritanerna äkta 900 Aero tillverkades fram till 1993.



Saab 900 Aero -88 - vilken vagn!



Så såg den ut inuti



Aero-namnet har sedan 1980-talet använts på toppmodellerna.
Här är en 9-3 från 2002.



9-5 Aero 2010



Konceptbilen AeroX.



Sedan har vi Willys Aero. En personbil byggd av Willys Overland, senare Kaiser-Willys Corporation, mellan 1952-55. Willys Aero fanns med flera tilläggsnamn som Ace, Lark, Eagle och Wing. Den enklaste Lark hade fyrcylindrig maskin, resten raka sexor. Willys Aero fortsatte sin bana i Brasilien med namnet Aero 2600 och ny frontdesign. Den tillverkades i Sydamerika 1960-72. Totalt gjordes drygt 200 000 bilar på de båda kontinenterna.



Slutligen Morgan Aero 8. Den i särklass fulaste Morganbil som framställts, fast det var aldrig någon motorjournalist som vågade säga av någon slags påklistrad vördnad inför den lilla, lilla bilfabriken som gör allt bakvänt och omodernt men lyckas ändå. Aero 8 har ruggiga prestanda med V8 från BMW. Vid senaste uppdateringen har den gjorts en gnutta mindre vindögd - men är fortfarande något av det fulaste som går att hitta. Morgan Aero Eight har redan haft namnsdag den 28/3 men får vara med ändå. Vi tycker nämligen lite synd om den.

Läs mer om: Saab 900, Willys

12. Fredagshumorn: Galenskaparna & After Shave - Sanning Och Konsekvens



FILM: https://youtu.be/pvm3MH1YiIQ

13. Fredagsfilmen: Hjorteds Mopedmuseum

Jim Lundberg, Publicerad 2019-05-31 06:00

Se alla mopparna - och Bosses motorskola!



FILM: https://youtu.be/Kn1_tG_XLm8

Feber

14. Nya Mini John Cooper Works GP har varit på Ringen

Av Bobby Green

2019-06-24 kl 16:00

Tog sig runt på under åtta minuter



Hösten 2017 visade Mini en ny riktigt fet Cooper Works GP som koncept.

I februari i år stod det klart att konceptet blir verklighet, och någon gång nästa år ska bilen ha premiär.

Men innan dess har man hunnit ta ut en maskerad version av den på Nürburgring för att sätta en varvtid.

Föregångaren klarade Nordslingan på 8:23 och den nya ska klara sträckan på under åtta minuter.

Exakt tid får vi inte än men nog är den bra mycket snabbare alltid.

Den nya GP:n kommer att få mer än 300 hästar (inte helt oväntat eftersom vanliga Cooper Works har 306) och en betydligt rejsigare framtoning än sina syskon.

***FILM**: https://youtu.be/Tp-lJ-DgMmw*

autoevolution.com +

SLUT